

(19) 世界知的所有権機関
国際事務局(43) 国際公開日
2005 年 8 月 4 日 (04.08.2005)

PCT

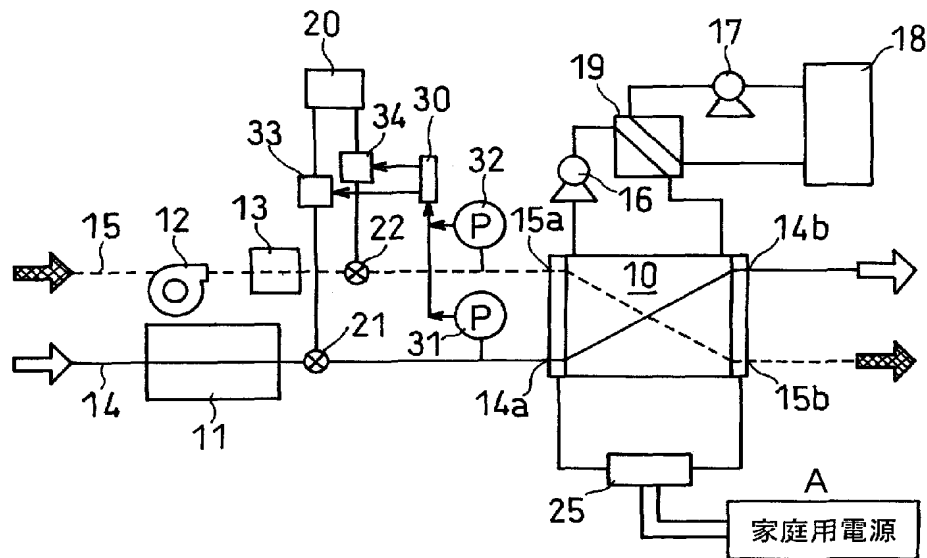
(10) 国際公開番号
WO 2005/071781 A1

- (51) 国際特許分類: H01M 8/04, 8/10 (72) 発明者; および
(21) 国際出願番号: PCT/JP2005/000559 (75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 柴田 礎一 (SHI-BATA, Soichi). 浦田 隆行 (URATA, Takayuki). 菅原 靖 (SUGAWARA, Yasushi). 梅田 孝裕 (UMEDA, Takahiro). 森田 純司 (MORITA, Junji). 羽藤 一仁 (HATOH, Kazuhito). 北野 幸信 (KITANO, Yukinobu).
(22) 国際出願日: 2005 年 1 月 19 日 (19.01.2005)
(25) 国際出願の言語: 日本語
(26) 国際公開の言語: 日本語 (74) 代理人: 石井 和郎, 外 (ISHII, Kazuo et al.); 〒5410041 大阪府大阪市中央区北浜 2 丁目 3 番 6 号 北浜山本ビル Osaka (JP).
(30) 優先権データ: 特願2004-013107 2004 年 1 月 21 日 (21.01.2004) JP
(71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 松下電器産業株式会社 (MATSUSHITA ELECTRIC INDUSTRIAL CO., LTD.) [JP/JP]; 〒5718501 大阪府門真市大字門真 1 0 0 6 番地 Osaka (JP). (81) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の国内保護が可能): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS,

[続葉有]

(54) Title: FUEL CELL SYSTEM

(54) 発明の名称: 燃料電池システム



A...POWER SUPPLY FOR HOUSEHOLD

(57) **Abstract:** A fuel cell system that conducts a purge operation to supply an inert gas to the anode and/or cathode during the stop of operation of the fuel cell. The differential pressure is defined as $\Delta P = P_a - P_c$ where P_a is the pressure in the inlet port passage of the anode and P_c is the pressure in the inlet port passage of the cathode. The differential pressure ΔP_p in purging is controlled so that the ΔP_o may satisfy the relation: $0 < \Delta P_o \times \Delta P_p$. Thus, the stress in the solid electrolytic membrane is reduced, and the long-term reliability of the fuel cell is improved.

(57) 要約: 燃料電池の運転停止時に、アノードおよび/またはカソードに不活性ガスを供給するパージ動作を行う燃料電池システムにおいて、アノードの入口側流路の圧力 P_a とカソードの入口側流路の圧力 P_c との差圧 $\Delta P = P_a - P_c$ と定義したとき、運転状態における差圧 ΔP_o と、パージ中の差圧 ΔP_p が、 $0 < \Delta P_o \times \Delta P_p$ の関係を満足

[続葉有]



WO 2005/071781 A1



LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

(84) 指定国 (表示のない限り、全ての種類の広域保護が可能): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッパ (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU,

添付公開書類:

— 国際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語のガイダンスノート」を参照。

明 細 書

燃料電池システム

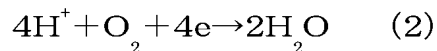
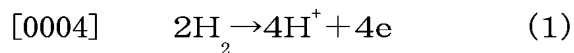
技術分野

[0001] 本発明は、固体高分子型燃料電池を用いて発電を行う燃料電池システムに関するものである。

背景技術

[0002] 燃料電池は、基本的には、イオン伝導性を持つ電解質を挟む一対の電極であるアノードとカソードと、これらを挟持するアノード側セパレータとカソード側セパレータとから構成される。アノード側セパレータはアノードに燃料を供給する流路を有し、カソード側セパレータはカソードに酸化剤を供給する流路を有する。アノードに燃料、例えば、水素ガスあるいはエタノールなどを供給し、カソードに酸化剤、例えば、酸素あるいは空気を供給して、これらの反応物質が持つ化学エネルギーを各電極上で起こす酸化あるいは還元反応により電気エネルギーに変換し、電流を抽出する。

[0003] このような燃料電池の中には、電解質として水素イオン伝導性を持つ高分子膜を用い、燃料として水素あるいは水素を主成分とする混合ガスを用い、酸化剤として酸素あるいは空気などのガスを用いた型がある。この燃料電池では、アノード上で水素ガスが式(1)の反応により酸化されて電子と水素イオンを発生する。水素イオンは固体電解質膜中を移動してカソード側に達する。一方、電子は外部回路を通してカソードに達し、カソードにある酸素と電子および水素イオンが式(2)の反応により還元されて水を生成する。



[0005] この燃料電池の電解質である固体高分子膜は、湿潤状態でのみイオン導電性を発揮する。このため、高い発電性能を維持するには式(2)の反応で生成する水分のみでは不十分であり、外部より水分を補給する必要がある。一般的には、燃料電池の本体内部あるいは外部に設置された燃料電池に供給されるガスを加湿するための装置に通すことで、燃料電池の運転に必要な水分を供給する方法がとられる。

- [0006] また、この燃料電池の運転温度は、電解質である固体高分子膜の耐熱性能による制約を受けるため、通常90℃以下である。しかしながら、式(1)および(2)の反応は90℃以下の環境では起こりにくいため、前述のアノードおよびカソードはこれらの反応を活性化させる作用を持つ触媒を備える必要がある。したがって、この燃料電池のアノードおよびカソードには、触媒能が高い白金が用いられている。
- [0007] この燃料電池を備えた従来の燃料電池システムの一例として、図1に示した構成を持つシステムがある(例えば、特許文献1参照)。すなわち、このシステムは、水素供給手段11から供給される水素と、空気供給手段12から加湿器13を通して加湿されて供給される空気中の酸素とを反応させて発電する燃料電池10を備える。電極反応の熱を回収するために燃料電池10に冷却水を循環させるポンプ16と、燃料電池10で発電した直流電量を交流に変換するインバータ25とを備えている。ポンプ16によって循環する冷却水は、燃料電池で得た熱エネルギーを熱交換器19で放出する。一方、ポンプ17によって循環する貯湯槽18内の水は熱交換器19から熱を吸収し、温水として貯湯槽18中に貯蔵される。
- [0008] この従来のシステムでは、燃料電池10の燃料ガス入り口14aに連なる流路14および空気入り口15aに連なる流路15には三方弁21および22がそれぞれ設けられている。燃料電池10の運転停止時には、不活性ガスボンベ20より不活性ガスを燃料ガス流路および空気流路に供給できる構造になっている。14bは燃料ガスの出口、15bは空気の出口である。
- [0009] この例に代表される燃料電池システムは、燃料ガスの化学エネルギーを効率的に使用するために、供給先の電力需要に応じて運転出力を変化させたり起動停止を繰り返したりする必要がある。しかしながら、発電源である燃料電池を起動停止させる場合、以下の問題によりアノードまたはカソードのどちらか、あるいは両方のガスを不活性ガスと置換させる、すなわち不活性ガスでパージする必要がある。
- [0010] まず、起動停止時の問題点として、第一に安全性の観点から停止中の燃料電池中より水素ガスを除去する必要があることが挙げられる。これは、アノードとカソードを隔てている固体高分子膜が酸素ガスや水素ガスを透過するため、燃料電池の運転停止状態が長時間維持された場合、水素と酸素が混ざり合った状態となるためである。

- [0011] 第二に、発電効率の観点からカソード中の酸素ガスを除去する必要があることが挙げられる。これは、無負荷状態でカソード中に酸素が存在する場合、カソードが標準水素電極電位に対して約1Vの電位となり、この電位によって電極触媒である白金の酸化反応や溶解反応が起こることから、電極の触媒能が低下するためである。
- [0012] 第三に、起動の安定性の観点から、アノードおよびカソード中の水蒸気を除去する必要があることが挙げられる。これは、燃料電池に供給されるガスは加湿されており、さらに式(2)の反応による生成水が加わることで、燃料電池内部のガスは運転時の温度において相対湿度が100%に近い状態となっている。燃料電池の運転温度は通常60℃～80℃であるが、燃料電池の停止時には室温付近まで燃料電池内部に滞留しているガスが冷却される。このため、ガス中の水分が凝集する。燃料電池の起動時には、燃料電池の温度が低い状態であるため、この凝集水は液体の状態で電池内にとどまっている。この凝集した水分による白金表面の被覆や、多孔体であるガス拡散層の孔の目詰まり、セパレータのガス流路の閉塞が起こることでガスの拡散が阻害され、起動時の発電が安定しない。
- [0013] これらの問題を解決するためのパージ方法としては、図1にあるようにシステムに窒素ガスなどの不活性ガスボンベ20を搭載し、燃料電池10の燃料ガス入り口14a側の流路14および空気の入り口15a側の流路15より、ボンベの圧力を動力として、燃料電池が停止する時に不活性ガスを供給する方法が最も一般的である。その他にも、冷却水によりパージする方法(例えば、特許文献2)や、カソード排出ガス中の酸素を除去した後、燃料電池に再度供給する方法(例えば、特許文献3)、燃料である水素と空気を燃焼させた後、燃料電池に供給する方法(例えば、特許文献4)などが過去に提案されている。

特許文献1:特開平11-214025号公報

特許文献2:特開平06-251788号公報

特許文献3:特開平06-203865号公報

特許文献4:特開2002-50372号公報

発明の開示

発明が解決しようとする課題

[0014] 従来技術のパージの目的は、停止中に燃料電池中に存在するガスを不活性ガスに置換することである。また、燃料電池の起動停止特性を考えると、パージ時間はできるだけ短いことが望まれる。したがって、これらの要求を満たすパージ条件として、大流量の不活性ガスを供給することで、短時間で燃料電池内のガスを置換するパージ方法が望ましいことになる。

しかしながら、運転時に供給されるガス量とパージ時に供給されるガス量の間に大きな差があると、燃料電池内においてアノードとカソードの間の差圧が急激に変化することが問題となる。

[0015] この型の燃料電池では、通常数十 μm の厚みの固体高分子膜が用いられている。この固体高分子膜は、電解質としての機能の他に、アノードの燃料ガスとカソードの酸化剤ガスを隔離する機能も要求される。アノードとカソード間の差圧により、固体高分子膜は常に歪みを持った状態となっている。この歪み量の急激な変化が固体高分子膜の強度を低下させるため、日々の運転による起動停止の繰り返しにより固体高分子膜が破損にいたる期間が短くなる。特に、運転中とパージ中のアノードとカソードの圧損の大小が逆転すると、固体高分子膜がアノード側からカソード側へと振動することになるため、固体高分子膜の強度が著しく低下してしまう。すなわち、従来技術のパージ方法にあるように、差圧の制御を行わないパージを繰り返すことにより、燃料電池の長期信頼性が低下してしまうことが課題であった。

[0016] 本発明は、前記従来課題を解決するもので、アノードの燃料ガスとカソードの酸化剤ガスの圧力を測定し、その測定値に応じ、アノードあるいはカソードの圧力を制御することにより、起動停止が繰り返される燃料電池の長期信頼性を向上させることを目的とする。

課題を解決するための手段

[0017] 上記課題を解決するため、本発明の燃料電池システムは、燃料電池と、前記燃料電池のアノードに燃料ガスを供給する燃料ガス供給手段と、前記燃料電池のカソードに酸化剤ガスを供給する酸化剤ガス供給手段と、前記燃料電池のアノードおよび／またはカソードに不活性ガスを供給する不活性ガス供給手段と、前記燃料電池のアノードの入り口側流路の圧力 P_a およびカソードの入り口側流路の圧力 P_c を測定す

る手段とを具備し、前記燃料電池の起動または停止時に前記不活性ガス供給手段により前記燃料電池内の燃料ガスおよび／または酸化剤ガスを不活性ガスと置換するパージ動作をするように構成された燃料電池システムであって、差圧 $\Delta P = P_a - P_c$ と定義したとき、運転状態における差圧 ΔP_o と、パージ中の差圧 ΔP_p が、 $0 < \Delta P_o \times \Delta P_p$ の関係を満足する。

[0018] ここで、 ΔP_o と ΔP_p が $|\Delta P_p| \leq |\Delta P_o|$ の関係にあることが好ましい。 $\Delta P_o = \Delta P_p$ の関係にあることがより好ましい。

本発明の好ましい実施の形態においては、前記燃料電池のパージ中における P_a および P_c の値によって前記燃料電池に供給する不活性ガスの供給量を増減させる制御手段を具備する。この実施の形態によれば、 ΔP_o と ΔP_p の関係をうまく制御することができるから、一時的にも $\Delta P_o \times \Delta P_p < 0$ のような関係になることを防止できる。

本発明の好ましい他の実施の形態においては、前記燃料電池からの排出ガスの出口側流路の内径を変化させる手段と、前記燃料電池のパージ中における P_a および P_c の値によって前記内径を変化させる手段とを具備する。この実施の形態によれば、上記と同様に、 ΔP_o と ΔP_p の関係をうまく制御することができる。

本発明によって、燃料電池の起動または停止時に行われるパージ中の差圧を望ましい状態となるように制御することが可能となる。

発明の効果

[0019] 本発明によれば、運転中およびパージ動作中、常に電解質膜のアノード側またはカソード側の圧力が他方の圧力より大きくなるように制御される。したがって、起動あるいは停止時のパージの際に生じる固体高分子膜の振動による強度低下を抑制することができる。したがって、起動・停止をともなう長期運転において、高い信頼性を持つ燃料電池システムを提供することができる。

図面の簡単な説明

[0020] [図1]従来の燃料電池システムの概略構成を示す図である。

[図2]本発明の実施の形態1の燃料電池システムの構成を示す図である。

[図3]本発明の実施の形態2の燃料電池システムの構成を示す図である。

[図4]本発明の実施の形態3の燃料電池システムの構成を示す図である。

[図5]本発明の実施の形態4の燃料電池システムの構成を示す図である。

[図6]本発明の実施の形態5の燃料電池システムの構成を示す図である。

[図7]本発明の実施の形態6の燃料電池システムの構成を示す図である。

[図8]本発明の実施例および比較例の燃料電池スタックのサイクル試験における発電電圧の推移を示す図である。

発明を実施するための最良の形態

[0021] 以下に、本発明の実施の形態を、図面を参照しながら説明する。

実施の形態1

図2は、本発明の実施の形態1による燃料電池システムを示す構成図である。

実施の形態1における燃料電池システムは、燃料ガスと酸化剤ガスを用いて発電を行う固体高分子型の燃料電池10と、天然ガスなどの原料を水蒸気改質し、水素リッチなガスを生成して燃料電池10に供給する水素供給手段11と、酸化剤ガスとして外気を取り込む空気供給手段12と、取り込んだ空気に必要な湿度を与える加湿器13とを備える。また、燃料電池10が発電時に発生する熱を回収するための冷却水を循環させるポンプ16と、その冷却水で回収した熱エネルギーを回収・貯蔵するための熱交換器19、貯湯槽18および貯湯槽18内の水を熱交換器19をとおして循環させる循環ポンプ17と、燃料電池10で発電した直流電量を交流に変換するインバータ25とを備える。さらに、運転停止時に燃料電池10に不活性ガスを供給するための不活性ガスボンベ20などを備える。

[0022] 以上の構成要素は、従来技術のシステムと同じであるが、本実施の形態では、燃料ガスの入り口14a側の流路14および空気の入り口15a側の流路15の圧力を測定するための圧力計31および32と、それぞれの入り口に供給される不活性ガスの流量を制御するためのマスフローコントローラ33および34と、圧力計31および32で測定された圧力を記憶し、その値によってマスフローコントローラ33および34を制御するための制御器30をさらに備える。

ここで不活性ガスとは、ヘリウムやアルゴンなどの希ガス類、窒素、脱硫後の天然ガスや水蒸気など、0℃～100℃の高湿雰囲気下の白金上で単極となりうる酸化還元

反応を起こさないガスを指す。

[0023] 実施の形態1における運転停止時のページのシーケンスは以下の通りである。

外部回路の電力需要がなくなり、燃料電池システムに対して停止信号が発せられたとき、まず、燃料電池システムは最小出力まで出力を落とす。このときマスフローコントローラ33および34の流量は制御可能な最小流量の値に設定する。燃料電池内のガスの流れを安定させるために最小出力状態で一定時間維持した後、圧力計31および32で観測されている燃料ガス入り口14aおよび空気入り口15aの圧力を制御器30で記録する。

次に、インバータ25への電気回路をオープンにした後、水素供給手段11および空気供給手段12を停止する。

[0024] 次に、制御器30で記録した圧力の大小を比較し、圧力の大きい方の入り口、例えば14aに接続している不活性ガス流路の弁21を開放し、マスフローコントローラ33により目的の流量となるまで段階的に不活性ガスの流量を上昇させる。

次に、もう一方の入り口、例えば15aに接続している不活性ガス流路の弁22を開放し、同様に段階的に不活性ガスの流量を上昇させる。そして、ページ中の両入口側流路の圧力の差の絶対値 $|\Delta P_p|$ が運転中の圧力の差の絶対値 $|\Delta P_o|$ よりも小さくなったときに、不活性ガスの流量の上昇を停止し、このときの流量を維持する。

この状態で不活性ガスを燃料電池内に所定時間供給した後、不活性ガス供給時とは逆に、記録された圧力が小さい方の入り口、例えば15aに接続している不活性ガス流路の弁22を閉じ、次いでもう一方の入り口、例えば14aに接続している不活性ガス流路の弁21を閉じる。以上が、燃料電池停止のシーケンスである。

[0025] 再起動時のページのシーケンスは以下の通りである。

外部回路よりの電力需要が発生し、燃料電池システムに対して起動信号が発せられたとき、まず、マスフローコントローラ33および34の流量を制御可能な最小流量の値に設定する。次に、制御器30で前回停止時に記録した圧力の大小を比較し、圧力の大きい方の入り口、例えば14aに接続している不活性ガス流路の弁21を開放し、マスフローコントローラ33により目的の流量となるまで段階的に不活性ガスの流量を上昇させる。次に、もう一方の入り口、例えば15aに接続している不活性ガス流路

の弁22を開放し、同様に段階的に不活性ガスの流量を上昇させる。そして、パージ中の差圧の絶対値 $|\Delta P_p|$ が運転中の差圧の絶対値 $|\Delta P_o|$ よりも小さくなったときに、不活性ガスの流量の上昇を停止し、このときの流量を維持する。

この状態で不活性ガスを燃料電池内に所定時間供給した後、不活性ガス供給時とは逆に、記録された圧力が小さい方の入り口、例えば15aに接続している不活性ガス流路の弁22を閉じ、次いでもう一方の入入口、例えば14aに接続している不活性ガス流路の弁21を閉じる。

[0026] 次に、水素供給手段11および空気供給手段12を起動し、これらの燃料ガスおよび空気が燃料電池10内に十分に行き渡る時間だけ、この状態を保持した後、インバータ25への電気回路をクローズにし、発電を開始する。以上が、燃料電池起動のシーケンスである。

[0027] 上記起動停止のシーケンスにおいて、後から不活性ガスの供給される入り口、例えば15aの圧力は先に不活性ガスの供給された入り口、例えば14aの圧力と同圧になるまで昇圧した方がさらに望ましい。

[0028] 実施の形態1における燃料電池システムの構成およびパージ方法をとると、運転中およびパージ中を通じて、燃料電池10中の固体電解質膜は常に一方向より差圧による力を受けることになり、振動による強度劣化の促進が起こらない。したがって、起動停止をとまなう長期運転において信頼性の高い燃料電池システムを提供することができる。

[0029] 実施の形態2

図3は、本発明の実施の形態2による燃料電池システムを示す構成図である。

実施の形態2における燃料電池システムは、実施の形態1で説明した従来技術のシステムの中で、不活性ガスポンプ20に代わり、ブロワー41および42によってシステム外より導入した空気を、燃焼機43および44を通すことで空気中の酸素を消費する処理により不活性ガスである窒素ガスを作り、これをパージガスとして燃料電池に供給できる構成となっている。さらに、燃料ガスの入り口14a側の流路14と空気の入り口15a側の流路15の圧力を測定するための圧力計31および32と、圧力計31および32で測定された圧力を記憶し、その値によってブロワー41および42の出力を制

御するための制御器30を備えている。

[0030] 実施の形態2における停止時のパージのシーケンスは以下の通りである。

外部回路の電力需要がなくなり、燃料電池システムに対して停止信号が発せられたとき、まず、燃料電池システムは最小出力まで出力を落とす。続いて、燃料電池内のガスの流れを安定させるために最小出力状態で一定時間維持した後、圧力計31および32で観測されている燃料ガスの入り口14a側の流路14および空気の入り口15a側の流路15の圧力を制御器30で記録する。

次に、インバータ25への電気回路をオープンにした後、水素供給手段11および空気供給手段12を停止し、燃焼機43および44を着火する。

[0031] 次に、制御器30で記録した圧力の大きさを比較し、圧力の大きい方の入り口、例えば14aに接続しているブロワー41を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁21を開く。そして、ブロワー41の出力を上げながら目的の流量となるまで段階的に不活性ガスの流量を上昇させる。

次に、もう一方の入り口、例えば15aに接続しているブロワー42を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁22を開き、同様に段階的に不活性ガスの流量を上昇させる。そして、パージ中の差圧の絶対値 $|\Delta P_p|$ が運転中の差圧の絶対値 $|\Delta P_o|$ よりも小さくなったときに、不活性ガスの流量の上昇を停止し、このときのブロワーに対する出力を維持する。

この状態でブロワーを所定時間作動させた後、ブロワーの起動時とは逆に、記録された圧力が小さい方の入り口、例えば15aに接続しているブロワー側の弁22を閉じ、次いでもう一方の入り口、例えば14aに接続しているブロワー側の不活性ガス流路の弁21を閉じる。以上が、燃料電池停止のシーケンスである。

[0032] 再起動時のパージのシーケンスは以下の通りである。

外部回路よりの電力需要が発生し、燃料電池システムに対して起動信号が発せられたとき、まず、燃焼機43および44を着火し、続いて制御器30で前回停止時に記録した圧力の大きさを比較し、圧力の大きい方の入り口、例えば14aに接続しているブロワー41を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁21を開く。そして、ブロワー41の出力を上げながら目的の流量となるまで段階的に不活性ガスの流量

を上昇させる。もう一方の入り口、例えば15aに接続しているブロワー42を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁22を開き、同様に段階的に不活性ガスの流量を上昇させる。そして、パージ中の差圧の絶対値 $|\Delta P_p|$ が運転中の差圧の絶対値 $|\Delta P_o|$ よりも小さくなったときに、不活性ガスの流量の上昇を停止し、このときの流量を維持する。

この状態でブロワーを所定時間作動させた後、ブロワー作動時とは逆に、記録された圧力が小さい方の入り口、例えば15aに接続している弁22を閉じ、次いでもう一方の弁21を閉じる。

[0033] 次に、水素供給手段11および空気供給手段12を起動し、これらの燃料ガスおよび空気が燃料電池10内に十分に行き渡る時間だけ、この状態を保持した後、インバータ25への電気回路をクローズにし、発電を開始する。以上が、燃料電池起動のシーケンスである。

[0034] 上記の起動停止のシーケンスにおいて、後から不活性ガスの供給される入り口の圧力は先に不活性ガスの供給された入り口の圧力と同圧となるまで昇圧した方がさらに望ましい。

[0035] 実施の形態2における燃料電池システムの構成およびパージ方法をとると、実施の形態1と同様に、起動停止をとまなう長期運転において信頼性の高い燃料電池システムを提供することができる。

[0036] 実施の形態3

図4は、本発明の実施の形態3による燃料電池システムを示す構成図である。

実施の形態3における燃料電池システムは、実施の形態1で説明した従来技術のシステムの中で、不活性ガスポンプ20に代わり、昇圧ポンプ51および52によってシステム外より導入した都市ガスを不活性ガスとして燃料電池に供給できる構成となっている。さらに、燃料ガスの入り口14a側の流路14と空気の入り口15a側の流路15の圧力を測定するための圧力計31および32と、これらの圧力計で測定された圧力を記憶し、その値によって昇圧ポンプ51および52の出力を制御するための制御器30を備える。

[0037] 実施の形態3における停止時のパージのシーケンスは以下の通りである。

外部回路の電力需要がなくなり、燃料電池システムに対して停止信号が発せられたとき、まず、燃料電池システムは最小出力まで出力を落とす。続いて、燃料電池内のガスの流れを安定させるために最小出力状態で一定時間維持した後、圧力計31および32で観測されている燃料ガスの入り口14a側の流路14および空気の入り口15a側の流路15の圧力を制御器30で記録する。

次に、インバータ25への電気回路をオープンにした後、水素供給手段11および空気供給手段12を停止する。

- [0038] 次に、制御器30で記録した圧力の大小を比較し、圧力の大きい方の入り口、例えば14aに接続している昇圧ポンプ51を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁21を開く。そして、昇圧ポンプ51の出力を上げながら目的の流量となるまで段階的に都市ガスの流量を上昇させる。

次に、もう一方の入り口、例えば15aに接続している昇圧ポンプ52を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁22を開き、同様に段階的に都市ガスの流量を上昇させる。そして、パージ中の差圧の絶対値 $|\Delta P_p|$ が運転中の差圧の絶対値 $|\Delta P_o|$ よりも小さくなったときに、都市ガスの流量の上昇を停止し、このときの昇圧ポンプ51および52に対する出力を維持する。

- [0039] この状態で昇圧ポンプ51および52を所定時間作動させた後、これらの昇圧ポンプの起動時とは逆に、記録された圧力が小さい方の入り口、例えば15aに接続している昇圧ポンプ52側の弁22を閉じ、次いでもう一方の入り口、例えば14aに接続している昇圧ポンプ51側の不活性ガス流路の弁21を閉じる。以上が、燃料電池停止のシーケンスである。

- [0040] 再起動時のパージのシーケンスは以下の通りである。

外部回路よりの電力需要が発生し、燃料電池システムに対して起動信号が発せられたとき、まず、制御器30で前回停止時に記録した圧力の大小を比較し、圧力の大きい方の入り口、例えば14aに接続している昇圧ポンプ51を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁21を開く。そして、昇圧ポンプ51の出力を上げながら目的の流量となるまで段階的に都市ガスの流量を上昇させる。もう一方の入り口、例えば15aに接続している昇圧ポンプ52を起動し、同時に燃料電池10へとつながる

ガス流路の弁22を開き、同様に段階的に都市ガスの流量を上昇させる。

- [0041] そして、パージ中の差圧の絶対値 $|\Delta P_p|$ が運転中の差圧の絶対値 $|\Delta P_o|$ よりも小さくなったときに、都市ガスの流量の上昇を停止し、このときの流量を維持する。

この状態で昇圧ポンプ51および52を所定時間作動させた後、これらの昇圧ポンプの作動時とは逆に、記録された圧力が小さい方の入り口、例えば15aに接続している弁22を閉じ、次いでもう一方の弁21を閉じる。

- [0042] 次に、水素供給手段11および空気供給手段12を起動し、これらの燃料ガスおよび空気が燃料電池10内に十分に行き渡る時間だけ、この状態を保持した後、インバータ25への電気回路をクローズにし、発電を開始する。以上が、燃料電池起動のシーケンスである。

- [0043] 上記の起動停止のシーケンスにおいて、後から都市ガスの供給される入り口の圧力は先に都市ガスの供給された入り口の圧力と同圧となるまで昇圧した方がさらに望ましい。

- [0044] 実施の形態3における燃料電池システムの構成およびパージ方法をとると、実施の形態1と同様に、起動停止をとまなう長期運転において信頼性の高い燃料電池システムを提供することができる。

- [0045] 実施の形態4

図5は、本発明の実施の形態4による燃料電池システムを示す構成図である。

実施の形態4における燃料電池システムは、実施の形態1で説明した従来技術のシステムの中で、不活性ガスポンプ20に代わり、昇圧ポンプ52によってシステム外より導入した都市ガスを不活性ガスとして空気流路に供給できる構成となっている。さらに、燃料ガスの入り口14a側の流路14と空気の入り口15a側の流路15の圧力を測定するための圧力計31および32と、これらの圧力計で測定された圧力を記憶し、その値によって昇圧ポンプ52の出力を制御するための制御器30を備える。また、燃料ガスの入り口14a側の流路14には電磁弁61が設けられ、燃料ガスの出口14b側の流路には電磁弁62が設けられている。燃料電池10は、運転中における燃料ガスの流路および空気の流路の圧力は常に空気の入り口15a側の流路の方が大きく設計

されている。

[0046] 実施の形態4における停止時のページのシーケンスは以下の通りである。

外部回路の電力需要がなくなり、燃料電池システムに対して停止信号が発せられたとき、まず、燃料電池システムは最小出力まで出力を落とす。続いて、燃料電池内のガスの流れを安定させるために最小出力状態で一定時間維持した後、圧力計31および32で観測されている燃料ガスの入り口14a側の流路14および空気の入り口15a側の流路15の圧力を制御器30で記録する。

次に、インバータ25への電気回路をオープンにした後、水素供給手段11および空気供給手段12を停止する。

[0047] 次に、燃料ガスの入り口14a側の流路および出口14b側の流路に設けてある電磁弁61および62を閉じ、燃料電池10のアノード側を封止する。

次に、空気の入り口15a側の流路に接続している昇圧ポンプ52を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁22を開く。そして、空気流路中の空気が都市ガスで十分に置換できるよう設定した目的流量に達するまで昇圧ポンプ52の出力を段階的に上昇させる。そして、この状態で一定の所定時間、昇圧ポンプ52を作動させた後、昇圧ポンプ52を停止させ、空気の入り口15a側の流路に接続している弁22を閉じる。以上が、燃料電池停止のシーケンスである。

[0048] 再起動時のページのシーケンスは以下の通りである。

外部回路よりの電力需要が発生し、燃料電池システムに対して起動信号が発せられたとき、まず、昇圧ポンプ52を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁22を開く。そして、昇圧ポンプ52の出力を上げながら停止中に空気流路中に進入した空気が都市ガスで十分に置換できるよう設定した目的流量に達するまで段階的に都市ガスの流量を上昇させる。そして、この状態で一定の所定時間、昇圧ポンプ52を作動させた後、昇圧ポンプ52を停止させ、空気の入り口15a側の流路に接続している弁22を閉じる。

次に、弁61および62を開き、水素供給手段11および空気供給手段12を起動し、これらの燃料ガスおよび空気が燃料電池10内に十分に行き渡る時間だけ、この状態を保持した後、インバータ25への電気回路をクローズにし、発電を開始する。以上が

、燃料電池起動のシーケンスである。

[0049] 実施の形態4における燃料電池システムの構成およびパージ方法をとると、実施の形態1と同様に、起動停止をともなう長期運転において信頼性の高い燃料電池システムを提供することができる。

[0050] 実施の形態5

図6は、本発明の実施の形態5による燃料電池システムを示す構成図である。

実施の形態5における燃料電池システムは、実施の形態1で説明した従来技術のシステムの中で、不活性ガスポンプ20に代わり、昇圧ポンプ51によってシステム外より導入した都市ガスを不活性ガスとして燃料ガス流路に供給できる構成となっている。さらに、燃料ガスの入り口14a側の流路14と空気の入り口15a側の流路15の圧力を測定するための圧力計31および32と、これらの圧力計で測定された圧力を記憶し、その値によって昇圧ポンプ51の出力を制御するための制御器30を備える。また、空気の入り口15a側の流路15には電磁弁63が設けられ、空気の出口15b側の流路には電磁弁64が設けられている。燃料電池10は、運転中における燃料ガスの流路および空気の流路の圧力は常に空気の入り口15a側の流路の方が大きく設計されている。

[0051] 実施の形態5における停止時のパージのシーケンスは以下の通りである。

外部回路の電力需要がなくなり、燃料電池システムに対して停止信号が発せられたとき、まず、燃料電池システムは最小出力まで出力を落とす。続いて、燃料電池内のガスの流れを安定させるために最小出力状態で一定時間維持した後、圧力計31および32で観測されている燃料ガスの入り口14a側の流路および空気の入り口15a側の流路の圧力を制御器30で記録する。

次に、インバータ25への電気回路をオープンにした後、水素供給手段11および空気供給手段12を停止する。

[0052] 次に、空気の入り口15a側の流路および出口15b側の流路に設けてある電磁弁63および64を閉じ、燃料電池10のカソード側を封止する。

次に、燃料ガスの入り口14a側の流路に接続している昇圧ポンプ51を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁21を開く。そして、燃料ガス流路中の水

素が都市ガスで十分に置換できるよう設定した目的流量に達するまで昇圧ポンプ51の出力を段階的に上昇させる。そして、この状態で一定の所定時間、昇圧ポンプ51を作動させた後、昇圧ポンプ51を停止させ、燃料ガスの入り口14a側の流路に接続している弁21を閉じる。以上が、燃料電池停止のシーケンスである。

[0053] 再起動時のパージのシーケンスは以下の通りである。

外部回路よりの電力需要が発生し、燃料電池システムに対して起動信号が発せられたとき、まず、昇圧ポンプ51を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁21を開く。そして、昇圧ポンプ51の出力を上げながら停止中に燃料ガス流路中に進入した水素が都市ガスで十分に置換できるよう設定した目的流量に達するまで段階的に都市ガスの流量を上昇させる。そして、この状態で一定の所定時間、昇圧ポンプ51を作動させた後、昇圧ポンプ51を停止させ、燃料ガスの入り口14a側の流路に接続している弁21を閉じる。

次に、弁63および64を開き、水素供給手段11および空気供給手段12を起動し、これらの燃料ガスおよび空気が燃料電池10内に十分に行き渡る時間だけ、この状態を保持した後、インバータ25への電気回路をクローズにし、発電を開始する。以上が、燃料電池起動のシーケンスである。

[0054] 実施の形態5における燃料電池システムの構成およびパージ方法をとると、実施の形態1と同様に、起動停止をとまなう長期運転において信頼性の高い燃料電池システムを提供することができる。

[0055] 実施の形態6

図7は、本発明の実施の形態6による燃料電池システムを示す構成図である。

実施の形態6における燃料電池システムは、実施の形態1で説明した従来技術のシステムの中で、不活性ガスポンプ20に代わり、昇圧ポンプ51および52によってシステム外より導入した都市ガスを不活性ガスとして燃料電池に供給できる構成となっている。さらに、燃料ガスの入り口14a側の流路14と空気の入り口15a側の流路15の圧力を測定するための圧力計31および32と、燃料ガスの出口14b側の流路および空気の出口15b側の流路に、ガス流路の内径を変化させることが可能な圧力調整弁71および72を備えている。そして、圧力計31および32で測定された圧力を記憶し、

その値によって圧力調整弁71および72の出力を制御するための制御器70をも備える。

実施の形態6では、圧力調整弁71および72がガス流路の内径を変化させる方式としているが、その他、流路長を長くする方式や、屈曲により流路抵抗を変化させる方式などもあり、実施の形態6のものに限られるものではない。

[0056] 実施の形態6における停止時のパージのシーケンスは以下の通りである。

外部回路の電力需要がなくなり、燃料電池システムに対して停止信号が発せられたとき、まず、燃料電池システムは最小出力まで出力を落とす。続いて、燃料電池内のガスの流れを安定させるために最小出力状態で一定時間維持した後、圧力計31および32で観測されている燃料ガスの入り口14a側の流路および空気の入り口15a側の流路の圧力を制御器70で記録する。

次に、インバータ25への電気回路をオープンにした後、水素供給手段11および空気供給手段12を停止する。

[0057] 次に、出口側流路に接続している圧力調整弁71および72を次のように制御する。すなわち、制御器70で記録した入り口側流路の圧力の大小を比較し、圧力の大きい方、例えば燃料ガス流路側の圧力調整弁71を10%開口率とし、もう一方を全開とする。次に、前記と同じく、燃料ガスの流路に接続した昇圧ポンプ51を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁21を開く。

[0058] 次に、もう一方の入り口に接続している昇圧ポンプ52を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁22を開き、段階的に圧力調整弁72を絞り、入り口側流路の圧損を上昇させる。そして、パージ中の差圧の絶対値 $|\Delta P_p|$ が運転中の差圧の絶対値 $|\Delta P_o|$ よりも小さくなったときに、都市ガスの流量の上昇を停止し、このときの流量を維持する。

この状態で都市ガスを燃料電池内に所定時間供給した後、都市ガス供給時とは逆に、記録された圧力が小さい方の入り口、例えば15a側の流路に接続している都市ガス流路の弁22を閉じ、次いでもう一方の入り口、例えば14a側の流路に接続している都市ガス流路の弁21を閉じる。以上が、燃料電池停止のシーケンスである。

[0059] 再起動時のパージのシーケンスは以下の通りである。

外部回路よりの電力需要が発生し、燃料電池システムに対して起動信号が発せられたとき、まず、出口側流路に接続している圧力調整弁71および72を次のように制御する。すなわち、制御器70で記録した入り口側流路の圧力の大小を比較し、圧力の大きい方、例えば燃料ガス流路側の圧力調整弁71を10%開口率とし、もう一方を全開とする。次に、前記と同じく圧力の大きい方の流路側に接続した昇圧ポンプ51を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁21を開く。

次に、もう一方の入り口側流路に接続している昇圧ポンプ52を起動し、同時に燃料電池10へとつながるガス流路の弁22を開き、段階的に圧力調整弁72を絞り、空気の入り口流路の圧損を上昇させる。そして、パージ中の差圧の絶対値 $|\Delta P_p|$ が運転中の差圧の絶対値 $|\Delta P_o|$ よりも小さくなったときに、都市ガスの流量の上昇を停止し、このときの流量を維持する。

[0060] この状態で都市ガスを燃料電池内に所定時間供給した後、都市ガス供給時とは逆に、記録された圧力が小さい方の入り口、例えば15aに接続している都市ガス流路の弁22を閉じ、次いでもう一方の入り口、例えば14aに接続している都市ガス流路の弁21を閉じる。

次に、水素供給手段11および空気供給手段12を起動し、これらの燃料ガスおよび空気が燃料電池10内に十分に行き渡る時間だけ、この状態を保持した後、インバータ25への電気回路をクローズにし、発電を開始する。以上が、燃料電池起動のシーケンスである。

[0061] 上記の起動停止のシーケンスにおいて、後から都市ガスの供給される入り口の圧力は先に都市ガスの供給された入り口の圧力と同圧となるまで昇圧した方がさらに望ましい。

[0062] 実施の形態6における燃料電池システムの構成およびパージ方法をとると、運転中およびパージ中を通じて、燃料電池10中の固体電解質膜は常に一方向より差圧による力を受けることになり、振動による強度劣化の促進が起こらない。したがって、起動停止をとまなう長期運転において信頼性の高い燃料電池システムを提供することができる。

[0063] 上記の各実施の形態では、水素供給手段11を持つシステムとしたが、システム外

より直接水素を供給し、空気と同様に加湿器により加湿した後、燃料電池に供給するようにしてもよい。

実施例

[0064] 図2～図7に示した本発明の実施の形態1～6について、実施例1～6として実際に燃料電池システムを作成し、発明の効果を確認した。また、比較例として、図1に示した構成からなる燃料電池システムを作成した。

実施例および比較例では、水素供給手段11として水素ポンプを用いた。また、空気供給手段12、パージ空気用ブロワーおよび昇圧ポンプ51および52としてブロワー((株)日立製作所製VB-004-DN)を用いた。

[0065] 燃料電池スタックは、電極面積が $8\text{cm} \times 10\text{cm}$ で、セパレータの外形寸法が $10\text{cm} \times 20\text{cm}$ であり、セパレータに設けられたガス流路は、空気流路の流路抵抗の方が小さい設計であった。このような単セルを100セル積層したものを燃料電池スタックとして用いた。

[0066] 実施例1および2では窒素を、実施例4～6では都市ガスをそれぞれ不活性ガスとして使用した。実施例および比較例で使用した燃料電池スタックは、実施例の効果を確認するために、以下のシーケンスによる起動停止サイクルの実験を行った。このシーケンスでは、発電時には $0.5\text{A}/\text{cm}^2$ の電流密度で発電されるように、外部負荷を用いて制御した。また、このシーケンスでは、燃料電池スタックに耐久性に対する温度変化の影響を考慮に入れるため、運転停止後に燃料電池スタックの温度が室温付近まで低下に要する時間を測定したところ、 3.2 ± 0.4 時間であることが判明した。このことから、停止時間を4.0時間とした。

[0067] シーケンス: 発電(2.0hr)→停止パージ(1.0hr)→再起動パージ(1.0hr)→停止(4.0hr)→発電(2.0hr)→…(繰り返し)。

[0068] 実施例1～6および比較例を前記のシーケンスで繰り返し運転を実施し、運転時の電圧の平均値の推移を調べた。その結果を図8に示す。図8では、比較例の電圧が、1800サイクルを過ぎたあたりから急激に低下しているのに対し、実施例1～6では3000サイクルを過ぎても電圧の大きな変化は見られない。試験後に燃料電池スタックの中で電池電圧が低下した単セルを分解調査したところ、電解質膜はセパレータに

設けられているガス流路と接触するエッジ部分に破れが生じていることが明らかとなった。これにより、本発明の効果が確認された。

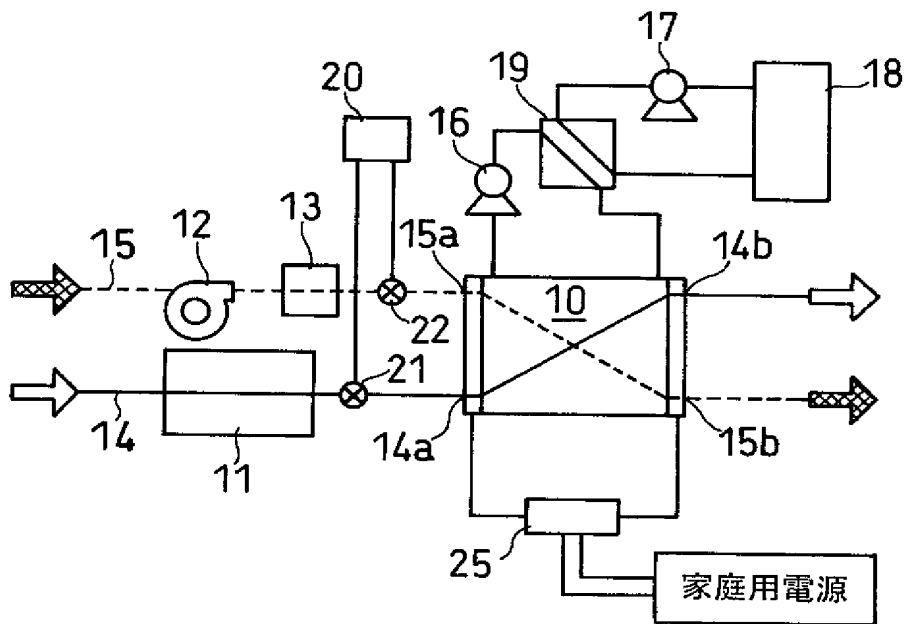
産業上の利用可能性

[0069] 本発明の固体高分子型燃料電池システムは、家庭用コジェネレーションシステムとして有用である。また、乗用車やバス、スクーター等の車両用原動機のエネルギー源としても適用が可能である。

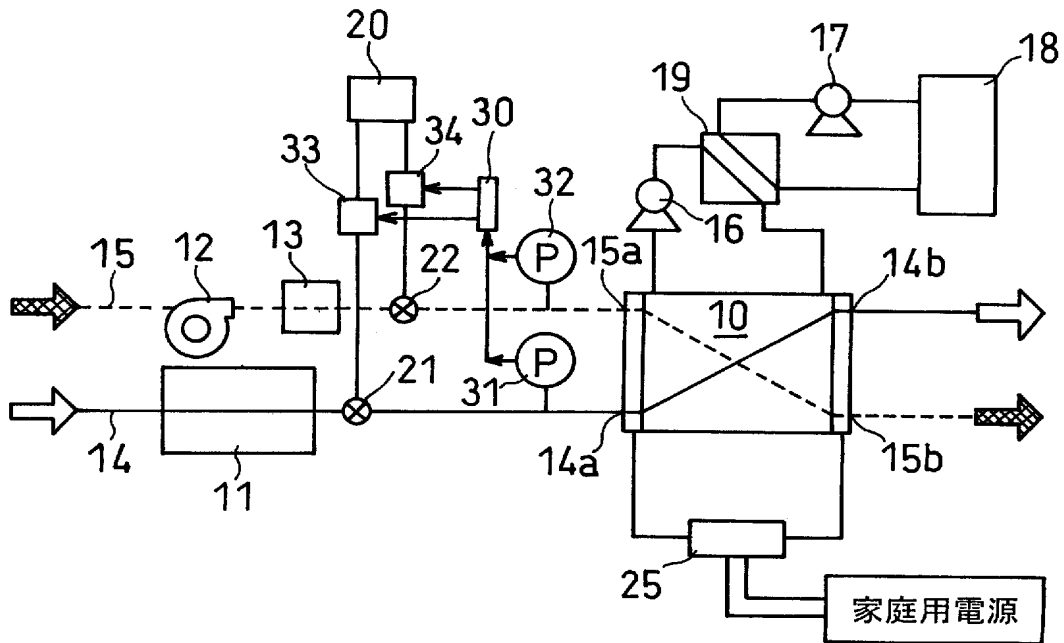
請求の範囲

- [1] 燃料電池と、前記燃料電池のアノードに燃料ガスを供給する燃料ガス供給手段と、前記燃料電池のカソードに酸化剤ガスを供給する酸化剤ガス供給手段と、前記燃料電池のアノードおよび／またはカソードに不活性ガスを供給する不活性ガス供給手段と、前記燃料電池のアノードの入口側流路の圧力 P_a およびカソードの入口側流路の圧力 P_c を測定する手段とを具備し、前記燃料電池の起動または停止時に前記不活性ガス供給手段により前記燃料電池内の燃料ガスおよび／または酸化剤ガスを不活性ガスと置換するパージ動作をするように構成された燃料電池システムであって、差圧 $\Delta P = P_a - P_c$ と定義したとき、運転状態における差圧 ΔP_o と、パージ中の差圧 ΔP_p が、 $0 < \Delta P_o \times \Delta P_p$ の関係を満足することを特徴とする燃料電池システム。
- [2] ΔP_o と ΔP_p が $|\Delta P_p| \leq |\Delta P_o|$ の関係にある請求項1記載の燃料電池システム。
- [3] 前記燃料電池のパージ中における P_a および P_c の値によって前記燃料電池に供給する不活性ガスの供給量を増減させる制御手段を具備する請求項1または2記載の燃料電池システム。
- [4] 前記燃料電池からの排出ガスの出口側流路の内径を変化させる手段と、前記燃料電池のパージ中における P_a および P_c の値によって前記内径を変化させる手段とを具備する請求項1または2記載の燃料電池システム。

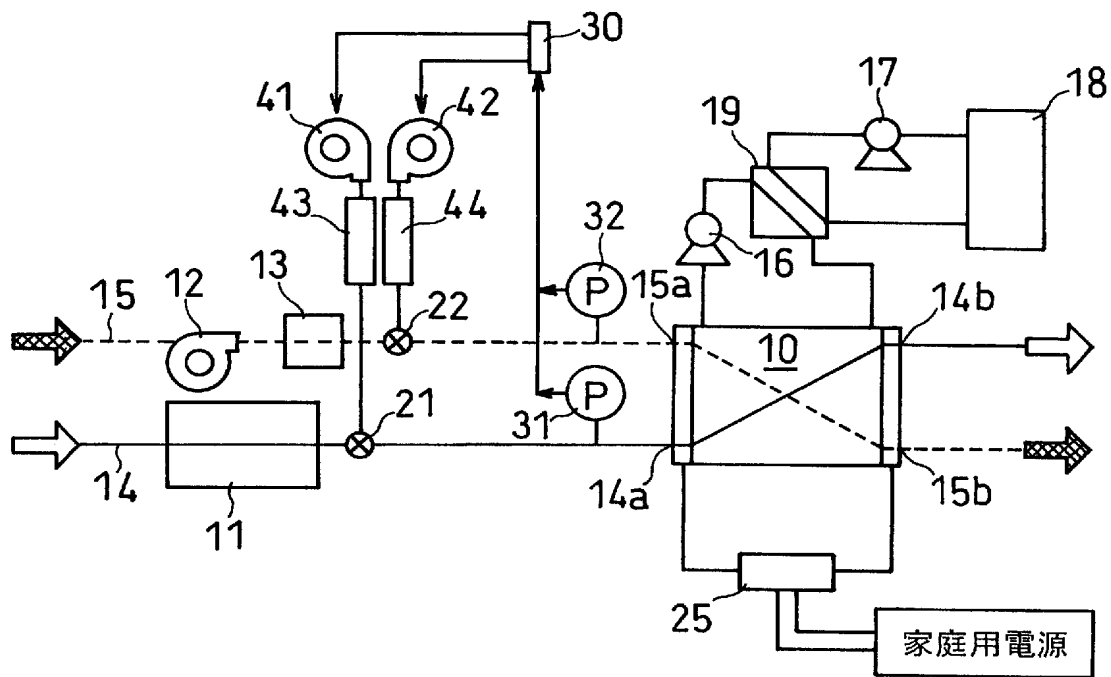
[図1]



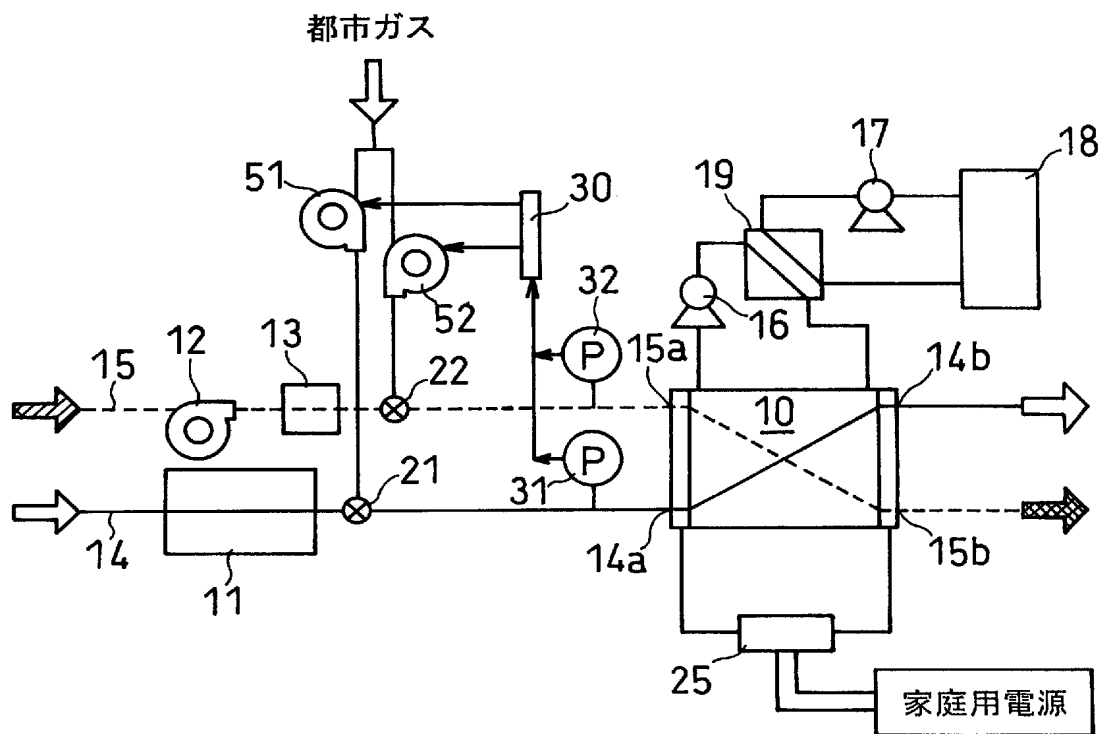
[図2]

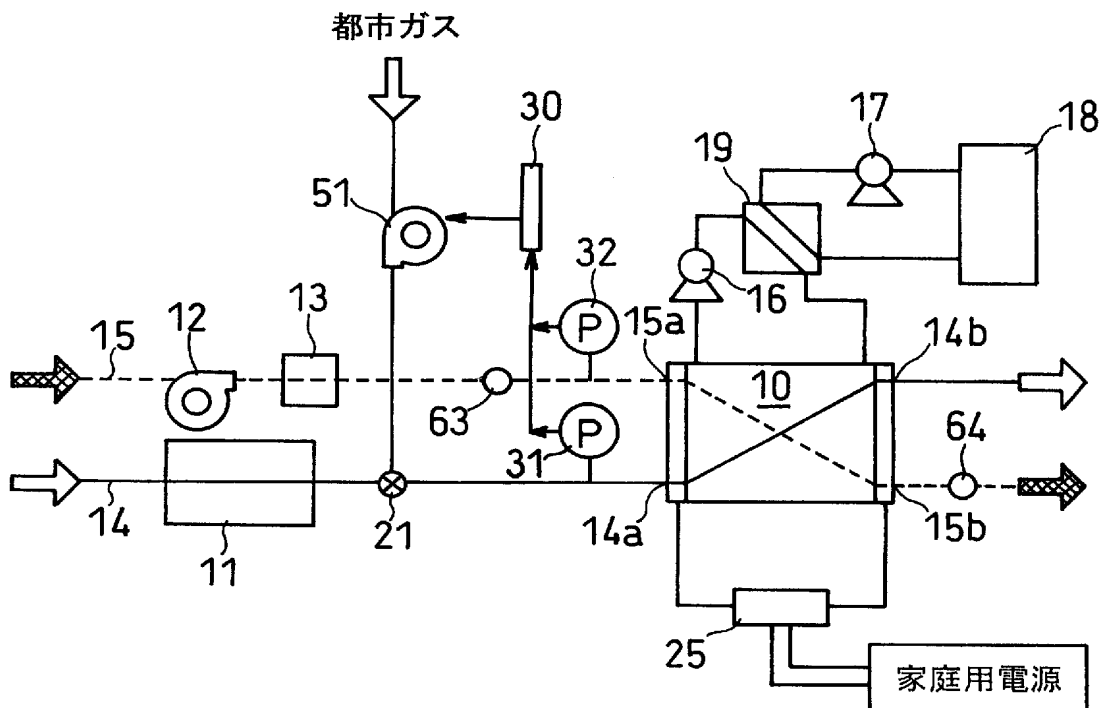


[図3]

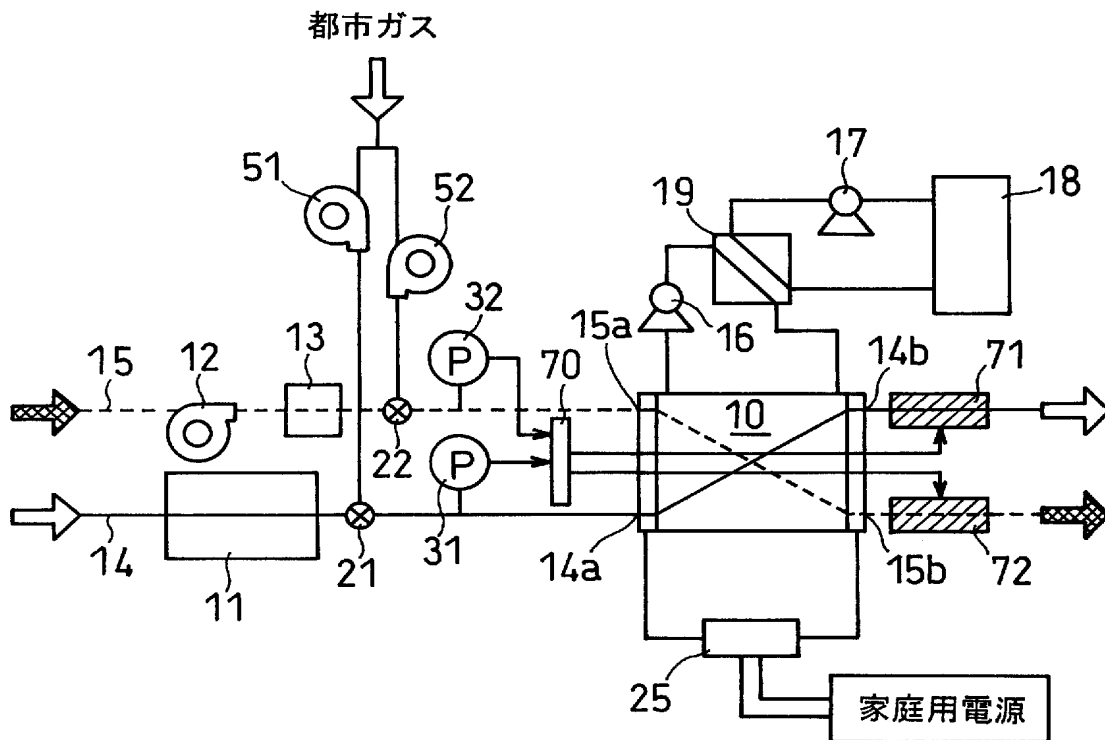


[図4]

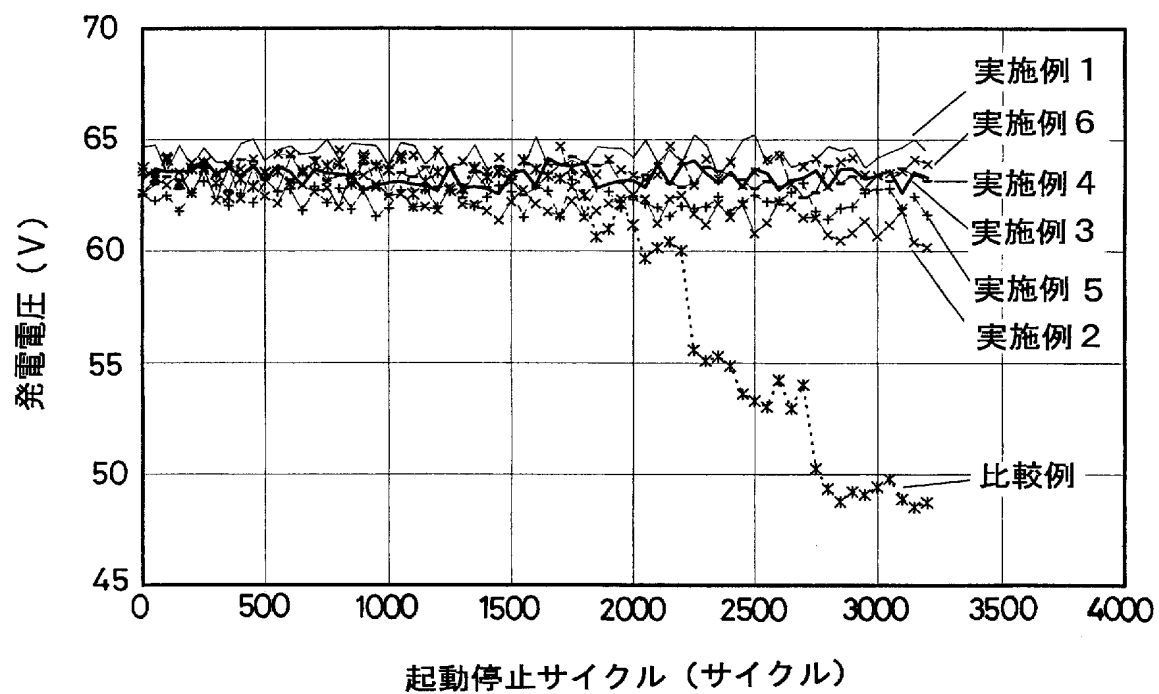




[図7]



[図8]



INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2005/000559

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
Int.Cl.⁷ H01M8/04, H01M8/10

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

Int.Cl.⁷ H01M8/04, H01M8/10

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Jitsuyo Shinan Koho	1922-1996	Toroku Jitsuyo Shinan Koho	1994-2005
Kokai Jitsuyo Shinan Koho	1971-2005	Jitsuyo Shinan Toroku Koho	1996-2005

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practicable, search terms used)

WPI/L

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X Y	JP 2003-168453 A (Nissan Motor Co., Ltd.), 13 June, 2003 (13.06.03), Claims; Par. Nos. [0107] to [0113]; Figs. 2, 21 to 22 (Family: none)	1-2 3-4
Y	JP 63-116373 A (Hitachi, Ltd.), 20 May, 1988 (20.05.88), Claims; page 2, lower right column, line 19 to page 4, upper left column, line 11; Figs. 1 to 3 (Family: none)	3



Further documents are listed in the continuation of Box C.



See patent family annex.

* Special categories of cited documents:

"A" document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
 "E" earlier application or patent but published on or after the international filing date
 "L" document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
 "O" document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
 "P" document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

"T" later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
 "X" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
 "Y" document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
 "&" document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search
09 March, 2005 (09.03.05)

Date of mailing of the international search report
29 March, 2005 (29.03.05)

Name and mailing address of the ISA/
Japanese Patent Office

Authorized officer

Facsimile No.

Telephone No.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.

PCT/JP2005/000559

C (Continuation). DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category*	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
Y	JP 5-205761 A (Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.), 13 August, 1993 (13.08.93), Claims; Par. No. [0011]; Fig. 1 (Family: none)	3
Y	JP 63-211005 A (Atsugi Jidosha Buhin Kabushiki Kaisha), 01 September, 1988 (01.09.88), Claims (Family: none)	4

A. 発明の属する分野の分類 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl⁷ H01M8/04, H01M8/10

B. 調査を行った分野

調査を行った最小限資料 (国際特許分類 (IPC))

Int. Cl⁷ H01M8/04, H01M8/10

最小限資料以外の資料で調査を行った分野に含まれるもの

日本国実用新案公報 1922-1996年
 日本国公開実用新案公報 1971-2005年
 日本国登録実用新案公報 1994-2005年
 日本国実用新案登録公報 1996-2005年

国際調査で使用した電子データベース (データベースの名称、調査に使用した用語)

WPI/L

C. 関連すると認められる文献

引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
X	J P 2003-168453 A (日産自動車株式会社) 2003. 06. 13 【特許請求の範囲】、【0107】-【0113】、【図2】、	1-2
Y	【図21】-【図22】 (ファミリーなし)	3-4
Y	J P 63-116373 A (株式会社日立製作所) 1988. 05. 20 特許請求の範囲、第2頁右下欄第19行-第4頁左上欄第11行、第1-3図 (ファミリーなし)	3

☒ C欄の続きにも文献が列挙されている。☐ パテントファミリーに関する別紙を参照。

* 引用文献のカテゴリー

「A」特に関連のある文献ではなく、一般的技術水準を示すもの
 「E」国際出願日前の出願または特許であるが、国際出願日以後に公表されたもの
 「L」優先権主張に疑義を提起する文献又は他の文献の発行日若しくは他の特別な理由を確立するために引用する文献 (理由を付す)
 「O」口頭による開示、使用、展示等に言及する文献
 「P」国際出願日前で、かつ優先権の主張の基礎となる出願

の日の後に公表された文献
 「T」国際出願日又は優先日後に公表された文献であって出願と矛盾するものではなく、発明の原理又は理論の理解のために引用するもの
 「X」特に関連のある文献であって、当該文献のみで発明の新規性又は進歩性がないと考えられるもの
 「Y」特に関連のある文献であって、当該文献と他の1以上の文献との、当業者にとって自明である組合せによって進歩性がないと考えられるもの
 「&」同一パテントファミリー文献

国際調査を完了した日

09.03.2005

国際調査報告の発送日

29.03.2005

国際調査機関の名称及びあて先

日本国特許庁 (ISA/J P)

郵便番号100-8915

東京都千代田区霞が関三丁目4番3号

特許庁審査官 (権限のある職員)

前田 寛之

4 X

2930

電話番号 03-3581-1101 内線 3477

C (続き) . 関連すると認められる文献		
引用文献の カテゴリー*	引用文献名 及び一部の箇所が関連するときは、その関連する箇所の表示	関連する 請求の範囲の番号
Y	J P 5-205761 A (石川島播磨重工業株式会社) 1993. 08. 13 【特許請求の範囲】、【0011】、【図1】 (ファミリーなし)	3
Y	J P 63-211005 A (厚木自動車部品株式会社) 1988. 09. 01 特許請求の範囲 (ファミリーなし)	4